

Opel Commodore 1978–82

MOTORNYTT **måndag 25 november**
Föregående **fredag 22 november**



1. MP: Bygg om din bil – och få bonus

Redaktören bytbil 2019-11-17

Förslaget som kan göra E85 populärt igen



Miljöpartiet vill införa en ”bygg om-bonus” för bensinbilar som blir miljöbilar.

Att bygga om sin bensinbil så att den kan gå på etanol ska sponsras av staten med maximalt 5.000 kronor.

– Vi tycker att det är dags att de bilarna som i dag är beroende av fossila bränslen kan ställas om och bli en del av det förnybara Sverige, säger Miljöpartiets språkrör Per Bolund till SVT.

Det verkar vara dags att ompröva E85 igen som ett miljövänligt bränsle.

Du minns väl hur det var för drygt tio år sedan? Då stod etanolbilar för nästan 25 procent av försäljningen eftersom svenska politiker lockade med massor av förmåner, som miljöbilspremie, gratis parkering, befrielse från trängselskatt, lägre fordonsskatt och sänkt förmånsvärde.

Även själva bränslet E85 – 85 procent sprit och 15 procent bensin – fick skattelättnader. Och den så kallade pumplagen tvingade alla tankställen som sålde mer än viss volym att även tillhandahålla ett förnybart bränsle.

Men 2015 införde Stefan Löfvéns regering en etanolskatt som gjorde E85 till det dyraste bränslet att köra på. Och vips så dök försäljningen och E85-tankningen.

Men nu lovar Miljöpartiets språkrör Per Bolund att bilisterna inte ska känna sig svikna igen:

– Vi har tagit bort skatten på etanol, just eftersom det minskar miljöpåverkan rejält. Det här är en ganska lätt process och med det här förslaget betalar vi hälften av kostnaden. Det här är ingen stor insats och dessutom kan man köra billigare i framtiden. Det ska vara lätt att göra rätt, säger han till SVT.

Per Bolund menar att det är stor chans att Miljöpartiet får med sig Socialdemokraterna på förslaget, som i grunden är inspirerat av Frankrike.

Franska staten ger bonus på fordonsskatten när bensinbilar konverteras till etanoldrift. Dessutom bjuder staten på en premie på nästan 11 000 kronor när äldre bilar konverteras eller byts ut mot nya miljöbilar.

I samma takt som försäljningen minskat har E85 blivit miljömässigt bättre.

Etanol kan numera tillverkas av oätliga restprodukter som halm och sågspån. Genom att låta resterna från spannmålsjäsning bli djurfoder och sälja koldioxiden till läskindustrin, har en svensk etanoltillverkare uppnått 80 procents koldioxidreduktion jämfört med fossila bränslen. Men den ”fin-etanolen” går på export till bland annat Tyskland.

Snabbfakta etanol

Etanol kan användas i en förbränningsmotor på samma sätt som bensin och diesel. Eftersom etanol har högre oktantal än bensin (104 ron) och brinner snabbare, kan motorn få högre verkningsgrad än vid bensindrift.

Etanol har ett lägre energivärde per liter jämfört med bensin. ”Ren etanol” innehåller dock naturligt cirka 5 procent vatten.

Etanol som ska användas som fordonsbränsle (och som producerats genom jäsning) behöver både destilleras och absoluteras så att den blir minst 99.5 viktprocent etanol, näst intill vattenfri.

Så kallad E85, en blandning av 85 procent etanol och 15 procent bensin, finns på nästan varje mack.

I Sverige används också ED95 för upp till 95 procent etanol i bränslet för tung trafik som traditionellt skulle använda diesel. Användningen har minskat kraftigt, bland annat till följd av förändrade skatteregler.

Merparten av den bensin som säljs i Sverige innehåller 5 volymprocent etanol. Det gör att 166.000 kubikmeter etanol (1995) förbrukas i vanliga bensinfordon, att jämföra med 97 000 kubikmeter E85 och ED95.

Relaterade artiklar

[Så vill Lövin få EU att förbjuda diesel och bensin]

[Nya bensinen: Din bil kan behöva byggas om]

[Miljöministerns krav: Förbjud diesel och bensin]

[Köp elbil, få 60.000 kronor]



Krönika

Peder Karlsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

2. ”Sänka hastigheten på landsväg? Det är idioti”

Av Peder Karlsson

Publicerad 2019-11-15 06:23

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Det är inte farten som dödar utan ouppmärksamma förare, enligt Peder Karlsson.



Nyligen nåddes vi av nyheten att farten ska sänkas på ett hundratal mil landsväg runt om i landet. Från 90 till 80. Allt för att rädda så många som möjligt av de 77 människoliv som togs i mötesolyckor under 2018, för att landet ska nå sitt mål om max 220 döda i trafiken 2020.

Jag tror inte ett skvatt på det. Jag tycker såklart att man ska göra det som går för att vi ska vara så säkra som möjligt i trafiken, men inte fasen är det dessa 10 km/h som gör att vi stryker med, eller? Jag tror uträkningen är gjord så att man tror att fler överlever själva smällen i 80 istället för 90 vilket säkert är sant. Men borde man inte fokusera på att det inte ska smälla alls?

Det känns som en luftåtgärd, precis som många av de miljöåtgärder som Daniel Helldén får skit för hela tiden. Man gör något som syns och uppmärksammas, men som egentligen inte påverkar något i någon positiv riktning över huvud taget.

Men det är väl en lågt hängande frukt. Man skulle ju till exempel annars kunna öka antalet trafikkontroller för att få bort fyllerister från våra vägar. Det rapporterades in 26.000 rattfylleri-brott förra året, trots att man nästan aldrig ser en polis ute på vägarna. Jag gör det inte i alla fall. Hur stort är det mörkertalet? Rattfyllerister dödar lika många som mötesolyckor. Tillsammans står de för hälften av alla döda i trafiken.

Med fler poliser i trafiken kanske användandet av mobiltelefoner också automatiskt minskar. För jag tror inte det är farten som dödar, i alla fall inte de där sista kilometrarna i timmen. Jag tror det är att folk är så fruktansvärt ofokuserade när de kör.

Man ser det varenda gång man är ute och åker. Man pratar i telefon, man äter, man kollar på filmer på telefonen, man skickar sms, man sminkar sig, grejar med barnets nappflaska som ramlat ner i baksätet. Duttar med någon stor pekskärm. Ibland allt samtidigt. Man gör allt utom att fokusera på bilkörningen. Och ju långsammare det går, desto mer ofokuserad blir man är min teori. Att sitta i 80 på en spikrak landsväg är tråkigt, då hittar man på annat.

Jag menar på inga sätt att vi ska införa fri fart, men jag menar bestämt att en sänkning av hastigheten med 10 km/h på fina svenska landsvägar inte är någon lösning. Det är idiotiskt.

Gör istället riktiga åtgärder. Upp med fler mitträcken, det borde rimligtvis sänka antalet döda i mötesolyckor med större säkerhet än lite sänkt hastighet. Se till att kolla fler mot fylla, fruktansvärt många fler än man kan tänka sig sätter sig i bilen med alkohol eller droger i kroppen. Se till att folk kör med rätt däck. Det är galet många, framför allt storstadsbor, som aldrig bryr sig om att sätta på vinterdäck på bilen, ännu fler som kör på gamla skitdäck som inte får stopp på en trehjuling.

Nej, hörni. Sluta göra ogenomtänkta luftåtgärder bara för att det ska se bra ut. Tänk lite och gör saker som faktiskt gör skillnad på riktigt istället. Först då kommer siffrorna landa där ni vill.

Av Peder Karlsson



Usel vägstandard – då sänks hastigheten på över 100 mil väg



Experten: Högre hastighetsgränser ger säkrare vägar

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Vi tittar närmare på Volvo XC40 P8 AWD Recharge

Erik Wedberg

17 november 2019

Nu har Volvo presenterat sin första elbil – XC40 P8 AWD Recharge. Allt blev ungefär som väntat, den går minst 40 mil på en laddning och är lika rymlig som en vanlig XC40. Endast priset överraskar.



Det är dags att lära sig ett nytt Volvo-ord: Recharge. Det kommer framöver att vara samlingsnamnet för alla laddhybrider och elbilar från Volvo och med det puttar man alltså ut det gamla tilläggsnamnet Electric. Volvos absolut första elbil hette ju som bekant C30 Electric och byggdes i endast 250 exemplar i början av 2010-talet.

Det fullständiga modellnamnet på Volvos andra elbil blir Volvo XC40 P8 AWD Recharge. Mycket känns förstås igen från vanliga XC40, men på elbilen är grillen i fronten tilltäppt och bakom vänster bakhjul finns en lucka för ladduttaget. Mer än så skiljer det faktiskt inte.

XC40 Recharge byggs på samma CMA-plattform som vanliga XC40, men i stället för en bensin- eller dieselmotor mellan framhjulen och en bränsletank strax framför bakhjulen har XC40 Recharge två elmotorer och ett stort batteripaket. De två elmotorerna driver varsin hjulaxel och ger totalt 408 hästkrafter och 660 newtonmeter i vridmoment. Det här gör XC40 Recharge inte bara fyrhjulsdriven, utan framför allt en av de snabbaste bilarna Volvo har byggt. 0-100 km/h ska gå på 4,9 sekunder. Toppfarten är, som för alla kommande Volvo-bilar, 180 km/h. Det stora batteripaketet är inklämt mellan hjulaxlarna och har en lagringskapacitet på 78 kWh. Av dessa är 75 kWh användbara för drivningen.

Elmotorerna kommer från underleverantören Siemens medan battericellerna kommer från LG Chem till de bilar som byggs i Gent medan de kinesiskbyggda bilarna får celler från CATL.



XC40 P8 AWD Recharge blir Volvos första elbil i serieproduktion.
Den kommer till Sverige under senare delen av 2020.

Om du tycker att siffrorna känns igen så är det för att de är identiska med kusinmodellen Polestar 2. Polestar 2 och XC40 Recharge använder uppenbarligen likadana motorer och batterier. Skillnaden är att XC40 Recharge bara kommer 40 mil på en laddning, medan Polestar 2 kommer 50 mil. Allt enligt mätningar i EU-körcykeln WLTP. Att Volvon har kortare räckvidd än Polestar-bilen beror förmodligen på att Volvo-karossen inte är lika aerodynamisk. Tung är den också. Tjänstevikten anges till mellan 2 150–2 250 kg, vilket är omkring 500 kg mer än XC40 med dieselmotor.

För elbilar är möjligheten till snabbladdning minst lika viktig som fartresurserna och där ser det ut som att Volvo inte har snålat. Den nya elbilen ska kunna laddas med effekt upp till 150 kW och om man kommer upp i den hastigheten kan batterierna laddas från 0 till 80 procent på 40 minuter. Om man i stället laddar hemma, med en vanlig laddbox som ger 11 kW, tar en full laddning cirka 7,5 timmar.

Här i Los Angeles får vi, utöver möten med utvalda Volvo-höjdare, en snabb titt och provsittning av bilen. Under det som på en vanlig XC40 är motorhuven finns här ett litet extra bagageutrymme, ofta kallat frunk, men det rymmer bara 31 liter och öppnas inte lika smidigt som på en Tesla. Här måste man rycka i den vanliga spaken nere till vänster vid förarens fötter för att öppna fronthuven och sedan det lilla täcklocket som skyddar lastutrymmet. Det bakre bagageutrymmet är lika rymligt som i vanliga XC40.

På förarplats är det mycket nytt. Instrumentklustret framför ratten har fått ny design anpassad för elbilen och den stora pekskärmen på instrumentpanelen har ett nytt menysystem. XC40 Recharge blir den första Volvon som har ett helt Android-baserat infotainmentsystem. Volvo är först med att använda Android Automotive, det vill säga operativsystemet Android anpassat för bilar. Android Automotive ska inte blandas ihop med Android Auto som är en applikation i mobiltelefoner för att spegla innehåll på en bils infotainmentskärm.

Det här blir också Volvos första modell att kunna ta emot OTA-uppdateringar. OTA står för Over-the-Air och det betyder att uppdateringar av operativsystemet och annan mjukvara kan ske trådlöst. Det här är dock inget nytt. Mobiltelefoner har haft tekniken under många år och bland biltillverkarna blev Tesla först med att skicka ut uppdateringar till bilarna utan att behöva kalla in dem till verkstad.

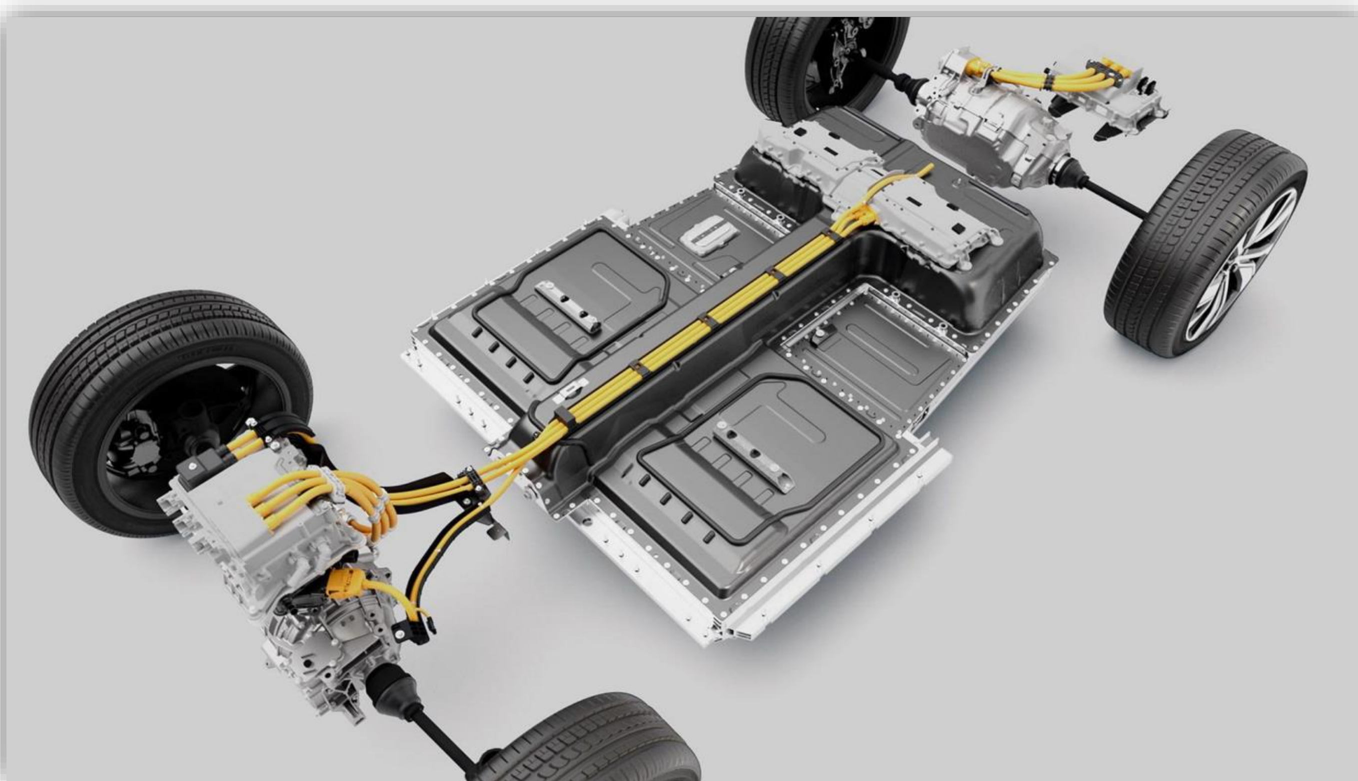


Pekskärmens menysystem är helt Android-baserat – ett system som framöver kommer till alla Volvo-modeller. Android Automotive heter operativsystemet bakom, något Polestar 2 är först ut med i världen, med Volvo XC40 Recharge som andra bil.

XC40 Recharge utrustas med nya sensorer, kameror och radar som på sikt ska kunna användas för fullt autonom körning. Den så kallade ADAS-plattformen (Advanced Driver Assistance Systems) är utvecklad av Göteborgsbaserade Zenuity som Volvo äger tillsammans med Veoneer.

Och priset då? Nej, XC40 Recharge kommer inte att bli en billig elbil för massorna. Den bil som finns här på premiärvisningen har utrustning som motsvarar dagens R-Design (elbilarna kommer inte att ha samma utrustningsnivåer) och har ett riktpris på 699 000 kronor.

Det är, märkligt nog, 30 000 kronor dyrare än Polestar 2.





Henrik Green
teknikchef Volvo Cars.

Fyra frågor om XC40 Recharge

Varför har ni valt att göra XC40 Recharge så lik Polestar 2?
– Det här är en väldigt bra top-of-the-line-produkt. Vi började med att fylla golvet med så mycket batterier som får plats och mitt i utvecklingsprojektet av XC40 och Polestar 2 såg vi att Tesla Model 3 lanserades och när vi tittade på hur mycket batterier de hade installerat i sin bil så valde vi att uppgradera. Vi körde in extra moduler i vår bil för att ligga på par med Model 3. Upplägget med två elmotorer på 150 kW vardera är ett väldigt effektivt sätt att bygga elbil. Vill man ta bort en av de två elmaskinerna och göra en tvåhjulsdriven bil med 150 kW effekt så är det en relativt enkel manöver. Vill man sedan ta batteriet som nu har 78 kWh och kapa det med hälften så kan man ganska enkelt göra en bil med kortare räckvidd och halva effekten.

Är det nödvändigt med så mycket effekt och stort batteri?
– Vi ser att räckvidd är värdefullt, framför allt i början. Alla som köper en elbil i dag kommer från en diesel- eller bensinbil och då är man van vid enorm räckvidd. Räckvidd är, som jag ser det, den enskilt viktigaste egenskapen i en elbil i den här första generationen av elbilar. Hade vi behövt ha två elmaskiner och 300 kW? Ja, där kan jag hålla med om att många kunder kanske hade kunnat tänka sig att välja en enklare utformning. Men de flesta som har råd vill ha så stort batteri som möjligt. När vi pratar om andra generationens elbilar, då folk har haft en elbil redan och ska köpa sin andra och lärt sig sitt körmönster, då kommer nog fler att fråga sig varför de ska bära omkring på 300 kg och 75 000 kronor batteri? Som de aldrig använder fullt ut eftersom de ändå laddar bilen varje kväll.

Har ni jobbat mycket med att få ner förbrukningen?
– Jättemycket! Vi har en leverantörsstruktur där elmaskinerna kommer från Siemens och batterierna från LG Chem och CATL. I den här bilen har vi gjort egen mjukvara för styrning av batterierna och elmaskinerna. Vi har redan börjat jobba parallellt med nästa generation elmaskiner. Då kommer vi att göra större delar av utvecklingsarbetet internt för att bli mer konkurrenskraftiga. Vi kommer att fortsätta jobba med leverantörer för battericeller.

Kommer vi att få se en klassisk Volvo-kombi på el?
– Så borde det bli.



Volvo XC40 P8 AWD Recharge

Pris: 699 900 kronor.

Motor: Två elmotorer. Max effekt 408 hk (300 kW), max vridmoment 660 Nm. Batterityp litiumjon, total kapacitet 78 kWh, användbar kapacitet 75 kWh.

Laddning: Likströmsladdning 150 kW, växelströmsladdning 11 kW.

Kraftöverföring: Motor fram och bak, fyrhjulsdrift. 1-växlad reduktionslåda.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 270, längd 443, bredd 186, höjd 165, spårvidd f/b 160/161. Markfrigång 17,5. Tjänstevikt 2 150–2 250, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 413–1 342 liter bak, 31 liter fram.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,9 s, toppfart 180 km/h.

Räckvidd: 40 mil (WLTP).

GALLERI
Volvo XC40 Recharge
33 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. VW investerar 640 miljarder kronor i framtidsteknik under fem år

Mattias Rabe

15 november 2019

Det är en enorm satsning som Volkswagen-koncernen meddelar efter dagens styrelsemöte. Omkring 640 miljarder kronor i framtida satsningar inom hybridutveckling, elektrisk mobilitet och digitalisering mellan åren 2020 och 2024.

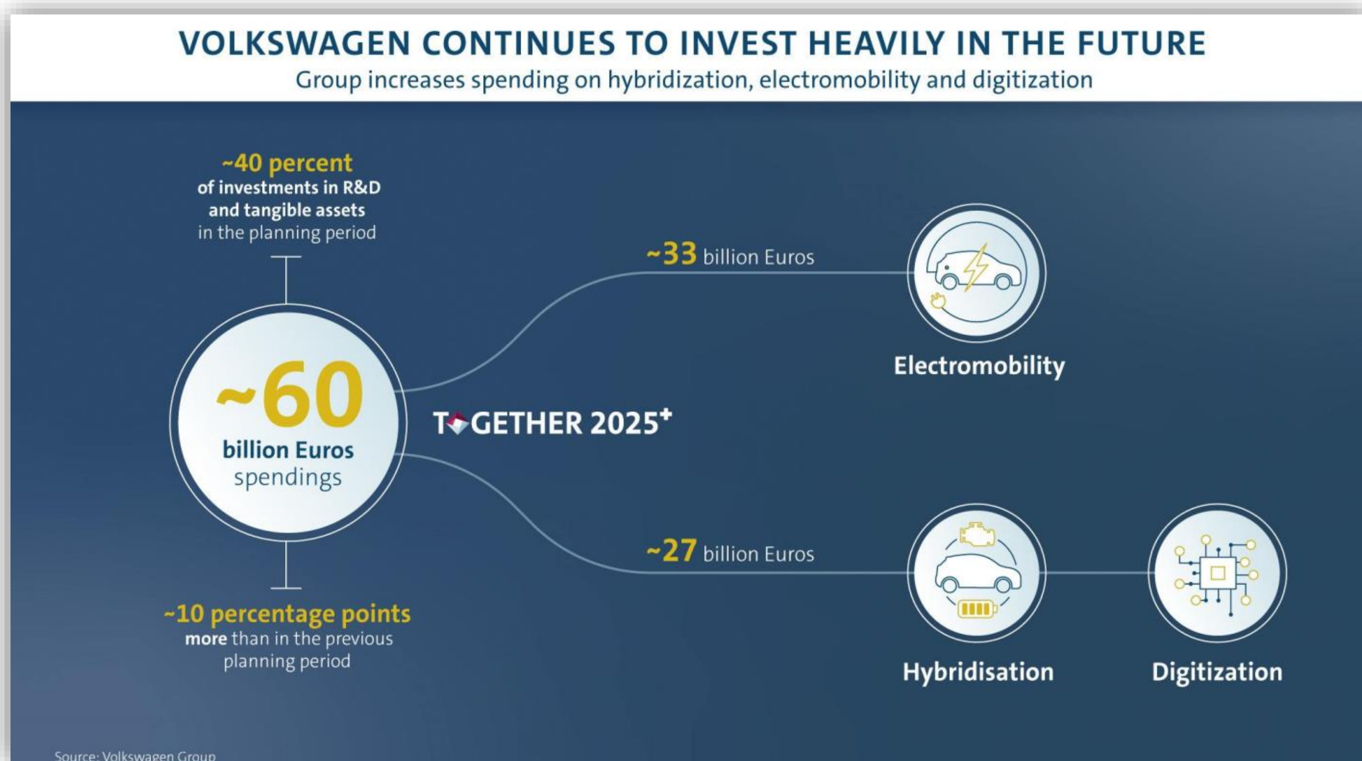


Volkswagen AG:s styrelse har i dag haft ett möte där investeringsplanen i den så kallade Planning Round 68 (planeringsperiod 68) diskuterades. Det klubbades att under de kommande fem åren, 2020-2024, ska det investeras cirka 60 miljarder euro, motsvarande 639,7 miljarder kronor, i framtida satsningar inom hybridutveckling, digitalisering och – framför allt – elektrisk mobilitet. Till sistnämnda område öronmärks omkring 33 av de 60 miljarder euro man avsätter, det vill säga ungefär 351,8 miljarder kronor.

Investeringen utgör ungefär 40 procent av koncernens totala investeringar i materiella anläggningstillgångar, forskning och utveckling. Det är en ökning från 30 procent i föregående planeringsperiod (Planning Round).

– Vi arbetar resolut framåt med omvandlingen av Volkswagen-koncernen och fokuserar våra investeringar på framtidens mobilitet. Detta är en del av vårt systematiska och konsekventa genomförande av koncernens strategi, säger Volkswagen-koncernens styrelseordförande Hans Dieter Pötsch.

– Vi kommer att öka investeringstakten igen under de kommande åren. Hybridutveckling, elektrifiering och digitalisering är allt viktigare fokusområden för vår flotta. Vi kommer att utnyttja stordriftsfördelar och uppnå maximala synergier. Mot bakgrund av den försämrade ekonomiska situationen arbetar vi också med att öka vår produktivitet, effektivitet och kostnadsbas för att säkerställa att våra mål uppfylls, säger koncernens vd Herbert Diess.



Bilden åskådliggör den enorma investeringen och fördelningen över de tre olika områden där satsningarna görs.

Planning Round 68 innebär även en förändring för koncernens långsiktiga planering, det vill säga fram till och med år 2029. Under denna tioårsperiod ska Volkswagen-koncernen introducera 75 helt elektriska fordon på marknaden samt runt 60 hybridfordon.

LÄS MER: Audi satsar på el

I och med att innevarande planeringsperiod (Planning Round 68) har utökats med ytterligare ett år (2029) beräknar man att sälja cirka 26 miljoner elektriska fordon under perioden samt uppemot sex miljoner hybridfordon.

Omkring 20 av de 26 miljoner helelektriska fordonen kommer att baseras på elbilsplattformen MEB som redan presenterade Volkswagen ID.3 använder sig av. Övriga sex miljoner fordon kommer att baseras på PPE-plattformen som Volkswagen numera benämner High Performance Platform. PPE står annars för Premium Platform Electric och är utvecklad av Audi och Porsche gemensamt.

Elbilstillverkningen kommer att äga rum i de tyska fabrikerna i Zwickau, Emden, Hannover, Zuffenhausen (Porsche) och Dresden samt i Skodas tjeckiska fabrik i Mladá Boleslav, men även i kinesiska Foshan och Anting samt i amerikanska Chattanooga.

PROVKÖRNING: Porsches elbil Taycan

Dagens styrelsemöte ledde också till bekräftelse av att tillverkningen av elektriska suven ID.4 bör påbörjas i Emden-fabriken under 2022 samt att beslut om den planerade fabriken med tillverkning av bilar av olika märken, en så kallad multibrand-fabrik, fattas i slutet av 2019.

Observera att de kinesiska joint venture-bolag som Volkswagen är involverade i inte ingår i planeringen och att investeringskostnaderna därför inte berör dessa bolag. De är nämligen fristående med egna resurser.



Volkswagen AG:s styrelse i dag efter styrelsemötet.



Tillverkningen av elbilen Volkswagen ID.3 drog igång den 4 november tidigare i år. Fabriken var en gång i tiden den gamla Trabant-fabriken, dock rejält omgjord och utbyggd.



Volkswagen ID.4 har redan ”teasats” och kallas för stunden för ID.Next. Planerad produktionsstart: 2022.

HÖGSTA VÄXELN

5. Karl provkör nya Renault Captur i Aten

Av Karl Cajmatz - 7 november, 2019

En praktisk crossover som inte bör lyxutrustas



När Renault Captur lanserades år 2013 var den ensam i sitt slag. Sedan dess har antalet crossovers i B-segmentet ökat explosionsartat, varför konkurrensen har hårdnat. Med sex år på nacken har det nu blivit dags för Captur att få en ersättare, baserad på samma plattform som nya Clio. Med helt ny design, standardteknik såsom 360°-kamera, och mer hög-kvalitativ inredning vill Renault kamma hem en ledningsposition bland B-CUV:arna. För att se huruvida den håller måttet har jag farit ned till Aten för en provkörning.

Renault menar att motiveringen till att man tog fram den ursprungliga Captur var design-mässig, men att fordonsklassen växt tack vare praktikalitetsargumentet. Lätt insteg och bekvämare sittpositioner ihop med rimlig förbrukning och lågt pris gör att många premierar dessa fordon över deras lågbyggda syskon. Förra Captur var ingen utseendemässig favorit för min del, men den nya har välsignats med en exteriördesign som faktiskt är ganska tilltalande.

En bidragande orsak till det förbättrade utseendet är att bilen har växt på alla ledder. Det gör att man kunnat kosta på sig lite trevligare proportioner och respektingivande linjer; det sist-nämnda är något jag anser är ett måste för en bil på styltor. Dessutom har man genom att öka användningen av LED-ljus kunnat åstadkomma en mer unik ljussignatur, i den C-form som känns igen från Renault-modeller som Talisman. Genom att accentuera bilens utpräglade höfter är det ett grepp som får bilen att se oväntat schysst ut bakifrån.



Paris Initiale-versionens interiör ser exklusiv ut,
men är i själva verket sämre än motsvarande i den billigare Intens.

Med en markfrigång på över 17 centimeter och stora hjul med rejäla mängder gummi ser bilen också värdig ut, för att vara en liten crossover. Faktum är naturligtvis att det också bidrar till att man som förare kan stöka av ojämnt underlag med en inte oansenlig grad av självsäkerhet. Notera att denna egenskap är praktisk vid vardagskörning, och att jag inte påstår att Captur skulle ha några offroad-egenskaper att tala om; den kommer till exempel fortfarande inte att erbjudas med fyrhjulsdrift.

En annan åtgärd vilken syftar till att försköna Captur-förarens vardag är, som jag nämnde i inledningen, att inredningen håller högre kvalitet. Utan att ha kört den förra generationen kan jag lova att det säger mer om den andra bilen än om denna. När de grekiska vägarna påminner om de av frost blekta asfaltsskorporna vi har hemma i fosterlandet hörs inte bara vägbullret utan även oljud från panelskarvarna. Problemets existens intygas av de ljudliga protester man kan framkalla genom att trycka, knacka och vicka på diverse inredningsdetaljer.

Bilens innanmäte ser dock, likt utsidan, tämligen bra ut. Handskfacket är enormt och praktiskt användbart eftersom det öppnas som en byrålåda. Den höga mittkonsolen inger en känsla av att man sitter omsluten av en dyrare bil, och toppas av en stor, högt placerad och vertikalt konfigurerad infotainment-skärm. Dessa är samtliga detaljer som talar till Capturs fördel. Eftersom navigering av nämnda infotainment-skärm tråkigt nog skänker sympatier för sniglar som försöker ta sig igenom klisterfyllda labyrinter, är det tacksamt att flertalet funktioner styrs med fysiska reglage. Är bilen i rullning bör skärmen med andra ord skötas av kartläsaren; klimatanläggningen styrs dock av vred, varför dess ensamma zon i alla lägen kan manövreras av föraren.



Här sitter man bekvämt även på längre resor.

Faktum är att bilen i termer av teknik och tillval inte imponerar; sanningen är att motsatsen är rent utav förbluffande sann. Med skinnklädsel är stolarna för stela, vilket inte minst märks på att sittdynans icke inställbara sidostöd trycker sig in i låren på mig – som man knappast kan kalla överdrivet bredhöftad. Värst av allt är dock den vikt som tillförs i de mer påkostade varianterna, sannolikt inte minst av dubbelkopplingslådan som innebär en viktpremie över den manuella om cirka 25 kilo. Denna förmår naturligtvis att växla snabbt som tusan, men det känns hela tiden som att den går i andra tankar. I min fantasi är den en arbetskollega som kommit upp från det franska kontoret och, hellre än att arbeta, rökandes sitter och läser veckotidningar, och endast motvilligt ger svar på tal.

Givet dess tveksamma prestationer är det olyckligt att extravikten bidragit till att Renault tvingats att skruva åt fjädringen. Att fjädringen, trots det vi fått höra från biltillverkaren, är olika beroende på bilens konfiguration erkände en av Renaults representanter när min kollega på Vi bilägare grillade honom angående toppmodellen Paris Initiales vägegenskaper. Jämfört med instegsmodellen var den både stötig och bullrig, trots att däcken hade snarlik profil och var av samma slag. Under denna förutsättning är det trist att Renault inte planerar att ta annat än en av mig icke testad, 100 hästkrafter stark bensinmodell till Sverige till de som vill ha manuell växellåda. Med 130-hästarsmotorn och handrodd låda var nämligen nya Captur ordentligt bra, även om den skulle gynnats av den tyvärr automat-exklusiva adaptiva farthållaren.



Det orangea och glittrande kuddmaterialet runt växelväljaren tilltalar föga.

Fjädringen i instegsbilen var behaglig, samtidigt som kurvtagningsförmågan räcker för en bil av det här slaget. Det märks tydligt vilken bil man avsett att ta fram primärt. Får man bara upp motorn i varv har 130-hästarsmotorn alldeles tillräckligt med kraft för att kunna hantera omkörningar och acceleration från rödljus utan att skämmas. Kopplingspedalen ger inte en tillstymmelse till feedback och växelspaken är lite trögare att hantera än jag skulle önska, men man får ställa sådant i relation till vad man betalar. Förutsatt att Renaults kommande prislista avslöjar ett grundpris en bit under 200 000 kronor är jag nämligen beredd att kalla nya Captur ett riktigt bra köp.

I den perfekta av världar skulle den levereras med 130 hästkrafter med manuell växellåda, några tekniska tillval såsom adaptiv farthållare och uppvärmda säten samt ratt, tygklädsel och något annat interiört dekormaterial än det avskyvärda glittertjafset man belamrat den Intens-utrustade provbilen med. Går en sådan bil att få – och till ett vettigt pris därtill – kan man få utlopp för sin lyxtörst genom att lägga sina sparade medel på en fin klocka eller en svindyr kostym. Du som faller för designen måste börja lobba hos närmsta Renault-handlare.

Vad är nytt?

– Helt ny uppföljare till storsäljaren Captur
– Tillgänglig som PHEV innan nästa sommar
– Baserad på CMF-B-plattformen, likt syskonet Clio



***Motorer**:*
Bensin
1,0-liters, 100 hästkrafter, 160 newtonmeter, manuell
1,3-liters, 130 hästkrafter, 240 newtonmeter, automat
1,3-liters, 155 hästkrafter, 270 newtonmeter, automat
PHEV
1,6-liters bensin + två elmotorer, batteri 9,8 kWh, 160 hästkrafter, maxvridmoment okänt, automat

Karl Cajmatz
En av redaktionens fashionistas, som på sistone fattat tycke för V6-motorer. Den allra bästa designades av Giuseppe Busso, för oss som inte behöver en bil som startar varje dag.

SVENSKA DAGBLADET

6. Kaxigare Skoda – men vad hände med priset?

Rolf Gildenlöw

Publicerad 2019-11-16

Efter nästan fem år är Skoda Superb tillbaka i Scout-kostym. Ännu rymligare och ännu kaxigare. Men vad hände med prislappen? Nästan 100 000 kronor dyrare!



Äntligen tillbaka – Skoda Superb Alldrive. Fast nu heter den Scout.
Men frågan är om kunderna är redo för prislappen?

I ärlighetens namn ska det väl sägas att föregångaren, som lades ner vid generationsskiftet 2015, aldrig hann få den nya tilläggsbeteckningen Scout. Den döptes i stället till Alldrive när den kom till Sverige 2012. I resten av Europa fick den heta Outdoor. Där kunde köparen nämligen få den med enbart framhjulsdrivning medan den i Sverige bara fanns med drivning på alla fyra.

Sedan några år tillbaka är det dock namnet Scout som gäller när Skoda utrustar sina bilar för lite tuffare tag.

Med betoning på lite.

För scoutkostymen är just mest bara en – kostym! De så kallade hasplåtarna, som ska skydda vitala delar på bilens undersida, är inte alls av plåt utan av plast och har egentligen ingen annan uppgift än att se tuffa ut. Ett knep som inte bara Skoda använder sig av i dag utan i stort sett hela bilbranschen. Och så svarta tröskellådor och skärmkanter.

Däremot hade man ju önskat sig lite mera markfrigång. Fyrhjulsdrivning är inte till mycken nytta om bilen blir hängande på underredet i en snödriva. Superb Scout ger bara futtiga 1,5 centimeter mer luft mellan bil och mark än en vanlig Superb i kombiutförande.



Blanka hasplåtar fram och bak karaktäriserar Superb Scout
och det klassiska Skoda-emblemet på bakluckan har bytts ut mot namnet i klartext.

Sen var det då det här med priset. Skoda har visserligen inte varit ett lågprismärke på många år men nu börjar det skena iväg åt andra hållet. När jag körde den välutrustade föregångaren Alldrive TDI för sju år sedan kostade den 319 900 kronor. Det var ungefär 15 000 kronor billigare än den samtida kusinen VW Passat Alltrack TDI.

Testbilen jag kör nu kostar i sitt billigaste utförande drygt 405 000 kronor men är här extra-utrustad till ett slutpris på 450 000 kronor! Så nu är det kusinen från moderbolaget som är det billigare alternativet. 40 000 kronor lägre i prislistan!

Jovisst, det skiljer lite här och där i utrustningsnivåerna men det märks ändå att de tjeckiska räknenissarna känner vinden i ryggen och nu vågar börja ta bra betalt för sina ekipage.

Så var det faktiskt även i begynnelsen, 1905, då Václav Laurin och Václav Klement började till-verka bilar i Mlada Boleslav. Det var fina och dyra. Men efter två världskrig och 40 års kommun-istiskt styre var Skoda kört i botten och bilarna usla.

Märkets makalösa revansch kan delvis tillskrivas en svensk. Hans Folkesson. När Volkswagen 1992 köpte Skoda Auto rekryterade de nämligen den nye utvecklingschefen från Saab-Scania. Och Folkesson var den som bokstavligen fick hjulen att rulla igen. Det som sen rullat ut från Mlada Boleslav och Kvasiny har i takt med försäljningsframgångarna blivit dyrare och dyrare. De exklusivaste versionerna bär nu också åter ursprungsnamnet Laurin & Klement.

Mycket bil för pengarna skrev jag då, 2012, och snackar vi utrymmen så är det fortfarande sant och riktigt. I den grenen klår Superb fortfarande alla konkurrenter i klassen. Men sen då? Mycket oljud från hjulen är väl knappast något att betala extra för? Det är snarare märkligt att Skoda ännu inte lyckats ljudisolera sin exklusivaste modell bättre. Bilen är försedd med så kallade aku-stikfönster men de gör ingen större nytta när oljudet från däcken letar sig in i kupén på andra vägar. Att då dessutom standardutrusta bilen med 19-tumsfälgar och 40-profildäck är dubbelfel. Som en skogsmulle med spikskor.

Välj i stället 17 tum och 55-profil.



Det mesta av interiören i nya Skoda Superb
känns bekant från övriga modeller i VW-gruppen.

Testbilen drivs alltså av VW-gruppens bästsäljande dieselmotor 2,0 TDI, som levererar 190 hästkrafter via en 7-stegad dubbelkopplingsväxellåda. Men den som föredrar bensin i tanken kan i stället välja 2,0 TSI. Fast bara i toppversionen med hela 272 hästkrafter. Den är nästan 30 000 kronor dyrare än TDI.

Efter årsskiftet kommer nya Superb som laddhybrid med samma drivlina som i VW Passat GTE, men den går inte att få med Scout-look.

Och apropå Passat – den VW-ägare som händelsevis funderar på att byta till en Skoda Superb kommer i alla fall att känna sig hemma på plats bakom ratten. Bortsett från lite kosmetiskt puts är nästan allt identiskt.

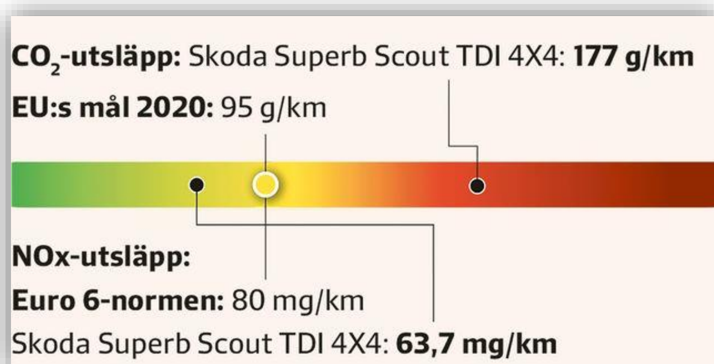
Fast paraplyer infällda i dörrsidorna är fortfarande bara en Skoda-finess. Vår bil är dessutom extrautrustad med ett sovpaket (!) som består av sidostöd på nackskydden i baksätet och små väskor med filtar som häktas fast på baksidan av de främre ryggstöden.

Scout är utöver Superbs relativt höga standardutrustning försedd med infotainmentsystemet Online och Care Connect, vägmärkesidentifiering, kökörningsautomatik, virtuell pedal för bakluckan (vifta med foten och luckan öppnar sig), körfältsassistent samt app- och fjärrstyrd parkeringsvärmare. För 8 900 kronor kan du också få bilen med adaptiv chassikontroll.

Och så det här med priset igen. Över 400 000 kronor för en Skoda?! Mer än för kusinen VW Passat Alltrack. Fast då kan man förstås också jämföra med en annan kusin, med samma dieselmotor och samma växellåda: Audi A4 Allroad. Den kostar nästan en halv miljon! Är inte alls lika rymlig som Superb – fast mycket tystare.



Med ett enkelt handgrepp kan passagerare i baksätet fälla ut sidostöd på nackskydden och därmed slippa ”tappa huvudet” om man vill sova.





Bagageutrymmet i Skoda Superb Scout kan rymma nästan två kubik.

Specifikationer | Skoda Superb Scout TDI 4X4

Grundpris:	405 300 kr.
Förbrukning:	6,8 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	177 g/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	63,7 mg/km (WLTP).
Motor:	2,0-liters diesel, 4 cylindrar, turbo.
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkoppling, fyrhjulsdriven.
Skatt:	5 428 kronor (efter tre år 2 856 kr).
Max effekt:	190 hk vid 3 800 varv/min.
Max vridmoment:	400 Nm vid 1 750–3 000 varv/min
Tjänstevikt:	1 687 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,86/1,86/1,50.
Bagageutrymme:	660–1 950 liter.
Acceleration 0–100 km/h:	7,8 sekunder.
Toppfart:	223 km/h.

Motor/växellåda
Betyg: 5 av 6
Väl beprövad och erkänt driftsäker 2,0-liters dieselmotor med VW-koncernens 7-stegade dubbelkopplingsväxellåda. Vidareutvecklad fyrhjulsdrivning med rötter i svenska Haldex.

Ekonomi
Betyg: 3 av 6
Scout-versionen säljs enbart i den högsta utrustningsnivån och Skoda är ju inte längre något lågprismärke. Men man får ändå jämförelsevis mycket bil för pengarna och andrahandsvärdet är numera starkt.

Miljö
Betyg: 2 av 6
Bränsleeffektiv dieselmotor som släpper ut mindre koldioxid än motsvarande version med bensinmotor. Men den som sätter miljön allra främst väntar till efter årsskiftet då laddhybriden är här.

Köregenskaper
Betyg: 4 av 6
Chassiteknikerna i Kvasiny har filat lite på köregenskaperna men det mesta känns igen från vanliga Superb. Komforten saboteras av bullret från lågprofildäcken. Välj bort 19-tumshjulen.

Säkerhet
Betyg: 5 av 6
Fick maximala fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Alla viktiga säkerhetssystem är standard.

Helhet
Betyg: 4 av 6
I väntan på nästa generation Superb är Scout-versionens återkomst det mest intressanta. Bra köregenskaper, väl beprövad drivlina, hög säkerhet och generösa utrymmen. Men ett jäkla oväsen från hjulen.

Två rivaler



VW Passat Alltrack 2,0 TDI

363 700 kronor. 190 hk. CO_2 169 gr/km (WLTP).



Volvo V60 Cross Country D4 AWD

381 900 kronor. 190 hk. CO_2 157 g/km (WLTP).

Rolf Gildenlöw

HÖGSTA VÄXELN

7. Aspark Owl – en elbil med 2012 hästkrafter

Av Joel Sandberg, 13 november, 2019

Antal hästkrafter eller årtal?



Aspark är ett japanskt teknikföretag som även råkar syssla med biltillverkning. De har en modell som har fått namnet Aspark Owl och det är en renodlad elbil med kraft i överflöd. För ungefär två år sedan meddelade företaget att de hade som mål att bygga en bil som kunde ta sig från stillastående till 100 kilometer i timmen på två sekunder. Nu verkar visionen bli verklighet.

Aspark Owl har haft en hel drös olika konstruktioner och drivlinelösningar under utvecklingsprocessen. Varje gång det meddelas en uppdatering kring bilen presenteras det helt nya prestandasiffror. I början sades bilen ha en räckvidd på 150 kilometer och producera strax över 400 hästkrafter. Lite senare kom det fram att den skulle ha över 1000 hästkrafter och kunna ta sig 300 kilometer på el. Nu verkar dock de slutgiltiga siffrorna ha landat.

Aspark Owl blir en el-hyperbil med 2012 hästkrafter och 2000 newtonmeter som kommer att kunna ta sig 450 kilometer på el. Den ska klara av 0 till 100 på 1,9 sekunder och 0 till 300 på 10,9 sekunder. Toppfarten blir 400 kilometer i timmen.

Priset för det knäpptysta fartmonstret är cirka 35 miljoner svenska riksdaler. 15 stycken bilar har beställts av de totalt 50 som kommer att tillverkas. Owl ska börja levereras under 2020 och når därmed ut till riktigt farthungriga miljöfantaster före Tesla Roadster.

GRANTURISMO

8. Austin-Healey 100/3000

Gran Turismo Magazine nr.5 2011

Från till dussinbil dyrgrip



När Donald Healey presenterade sin ”100” med Austinmekanik under pressdagen på Londonsalongen 1952 visste han nog inte vad han ställde till med. Inte nog med att Austinbossen Leonard Lord gillade vad han såg, över en natt kom herrarna överens och ett nytt bilmärke skapades. När salongen slog upp portarna för allmänheten dagen efter var den omdöpt till Austin-Healey och anfadern till en hel serie sportbilar var född. Tidigare hade Donald Healey och hans son Geoff skapat en rad udda skapelser med mekanik hämtad från andra håll, de kunde ha Rileymotor, eller till och med en amerikansk Nash-sexa.

Gemensamt för alla var att de överträffade förväntningarna. Samma år som Healey 100 presenterades kom en Nash-Healey trea i Le Mans 24-timmars efter två Mercedes 300 SL ”Måsvingar” och före första Ferrari!

Och samtidigt var Healey ”Silverstone” med Rileymotor en av de få som kunde utmana Jaguars nya och betydligt kraftigare XK120 på banorna i England. Arvet fanns alltså där och Austin-Healey 100 blev en omedelbar succé.

Modellnamnet 100 kom av att den skulle toppa 100 miles per hour, 160 km/h, men det var ett utslag av typisk brittisk försiktighet. Den klarade minst 170 och med hjälp av en överväxel och med sin lågvarviga, långslagiga fyra blev den första Austin-Healeyn en av Englands första sportbilar med motorvägskapacitet.

Den smäckra formen och användarvänligheten tog exportmarknaderna, främst i USA, med storm och det var väl egentligen bara en sak som fattades – en mer karismatisk maskin. Något som löstes när den uppdaterade 100/6-modellen, och senare 3000 med ännu större sexa lanserades.

Vidareutvecklingen skedde gradvis fram till dess den allra sista 3000-bilen byggdes 1968. Vid det laget hade konkurrenterna och säkerhetsbestämmelserna hunnit ikapp den karismatiska bilen som bland annat i reklamsammanhang än idag ofta får personifiera det mest brittiska man kan tänka sig.



Två stora steg togs under utvecklingen, det första förstås när motorn fick två extra cylindrar 1956. Samtidigt förlängdes hjulbasen dryga fem centimeter för att möjliggöra ett par extrasäten. Nästa kliv kom 1963 när bilen blev en riktig ”convertible” med fast monterad sufflett, mer välvd vidruta och vevrutor i dörrarna.

Länge har det varit de senare convertiblebilarna, som fanns i både MKII- och MKIII-utförande, som varit prisledare. Mycket i kraft av sin överlägsna användarvänlighet. Men på senaste tiden har de senare Healeybilarna stagnerat i pris, medan de tidiga, tidigare kraftigt undervärderade fyrcylindriga bilarna fått en välbehövlig revansch.

Intressant nog har den svenska klubbens tidning ”Austin-Healey Enthusiast” en marknadsgenomgång signerad Ulf och Johan Aggeryd i varje nummer. Här får man koll på de senaste internationella auktionspriserna och många värdefulla kommentarer.



Tittar man på utvecklingen så visar Austin-Healey upp typiska tecken på osäkerhet när det gäller värdet. Exemplar som slår rekord på en auktion, kan halvera sitt värde på ett drygt år – och tvärtom! Ett exempel (tack Aggeryds!) är en 100M (M står för Le Mans och fabriksbyggda bilar med den modifieringen är betydligt dyrare än vanliga 100 – trots att det är lätt att eftermodifiera dem) som Bonhams sålde för dryga 79 000 dollar förra året. År 2008 gick samma bil, då visserligen helt nyrenoverad, för 159 500 dollar!

Det gäller alltså att ha tungan rätt i mun när man är intresserad av en Austin-Healey!

Vad kan då denna förvirring på marknaden bero på? En förklaring är att märket är på väg att ta klivet från att vara ett aningen dyrare alternativ till andra massproducerade brittiska roadsters som MG och Triumph, till den exklusivare del av marknaden där vi hittar bland andra Jaguars sportbilar. Under resans gång är osäkerheten stor, något vi tidigare sett när det gäller exempelvis Jaguar E-type, innan den nu lagom till sitt 50-årsjubileum etablerat sig som en dyrgrip.

Ett annat exempel är Aston Martins 50-talsbilar som under lång tid varit klart undervärderade jämfört med 60-talsikoner som DB5. Det var en klart osäker resa innan de nu är etablerade i miljonklassen.

Austin-Healeybilar lider också av att trots sin massproducerade mekanik vara relativt svårrenoverade, vilket ytterligare bidrar till att priserna varierar så mycket. Det är framför allt karossen som är svår att få till rätt och har man misslyckats det allra minsta med de komplexa kurvorna spelar det ingen roll hur mycket tid och pengar som investerats – värdet blir ändå flera hundra tusen lägre än vad det skulle kunna vara.



Tilläggas bör också att de karossdelar som går att köpa idag (reservdelstillgången är mycket god) är nytillverkade och sällan har den passform man kan önska sig. Det gör att proffsrenoverade bilar lättare når högre priser. Samtidigt är det läge att höja ett varningens finger: det måste vara något speciellt med exemplaret, annars är det svårt att få igen de pengar som en proffsrenovering kostar.

Ett sätt att höja värdet på en Austin-Healey är att uppdatera bilen. I England är det ganska vanligt med så kallade ”Works Replicas”, alltså replikor på fabrikens på 60-talet så framgångsrika tävlings-3000. Trots att man frångår originalet kan man höja värdet på det viset, men sällan med så mycket som det kostar. Man kan exempelvis lätt lägga uppåt 300 000 bara på motorn! Men av det återstår förmodligen bara hälften av inköpsvärdet vid en försäljning.

I skrivande stund finns det en enda stor Healey på Blocket, det är en 100/6 som Auto Classica i Ystad begär 275 000 kronor för. Den ser okej ut på bild, men man måste betänka att en 100/6 med sin tidiga, svaga, sexcylindriga maskin, till och med är långsammare än fyrorna och ingen riktig favorit på marknaden. Däremot är de relativt lätta att uppdatera till 3000-specifikationer, men frågan är om man får igen den investeringen.

På mobile.de i Tyskland finns en handfull 3000 i senaste BJ8-utförande, alla ser vettiga ut och kostar cirka 50 000 euro. Märkligt nog saknas fyrcylindriga bilar helt, förmodligen då ägarna ligger lågt i väntan på en rejäl prisuppgång, något som låg i luften under Techno-Classicamässan i Essen nyligen.

I USA varierar priserna stort men hos de stora auktionshusen verkar fina, renoverade exemplar klubbas för cirka 75 000 till 80 000 dollar, det vill säga ungefär samma pengar som bilarna på mobile.de, bilar som även de till största delen ursprungligen kommer från USA.

Hos RM Auctions är det dock tydligt att de tidigare fyrcylindriga bilarna är de som tilldrar sig det största intresset. Här kan vi notera hela 143 000 dollar, cirka en miljon kronor, på Amelia Island-auktionen i mars för en fabriksbyggd 100M, som dock inte ser helt hundra ut när det gäller karosspassningen!

Slutledningen måste vara att det bästa är att hitta en så bra bil som möjligt redan från början. Helrenoveringar lönar sig sällan, och framför allt inte när det gäller Austin-Healey. Åtminstone inte ännu …

Text av Robert Petersson

Klassiker

9. Grattis Pontiac Catalina!

Publicerad 25 november 2009

Text Carl Legelius

Katarina och Katja har namnsdag idag - grattis! Det samma säger vi till Catalina från Pontiac, även om det namnet stavas med c.



Catalina är namnet på en ö i Stilla Havet strax utanför San Pedro, Kalifornien. Namnet användes från 1935 också av den amerikanska flygplanstillverkaren Consolidated Aircraft Corporation till ett amfibieflygplan som blev vida berömt.

1950 togs Catalina upp av Pontiac till deras hardtopmodeller av Chieftain Eight och De Luxe Eight.

1958-års hardtopversion av Pontiac Bonneville var den enda mellan 1950-58 som inte fick beteckningen Catalina. 1959 försvann instegsmodellen Cheiftain och Catalina tog över rollen. Karossutbudet utökades med fyrdörrars sedan, fyrdörrars stationsvagn och en convertible.

Från 1959 införde Pontiac även en tvådelad grill, ett tema som kom att följa märkets modeller lång tid framöver.

Pontiac var under större delen av 1960-talet det tredje mest sålda bilmärket efter Chevrolet och Ford. Catalina kom individuellt sett ofta på tredje plats efter Chevrolet Impala och Ford Galaxie 500.

I Sverige har en mängd 1960-tals Pontiac importerats de senaste åren men då har det mestadels rört sig om de mer påkostade versionerna Bonneville och Grand Prix.

Till Catalina fanns ett utrustningspaket kallat Ventura mellan 1962-70. 1971 erbjöds en ännu lyxigare utrustningsnivå med Catalina Brougham. Den satsningen slog fel och Brougham lades ner redan 1973.

Ã-ver huvud taget var 1970-talet ett årtionde då Pontiac velade med modellnamn som försvann och togs upp på nytt med samma energi som nya utrustningspaket uppstod.

1981 var sagan över för Catalinas del när modellen lades ner.



1959 var första året Catalina blev en fristående modell. Billigast hos Pontiac.

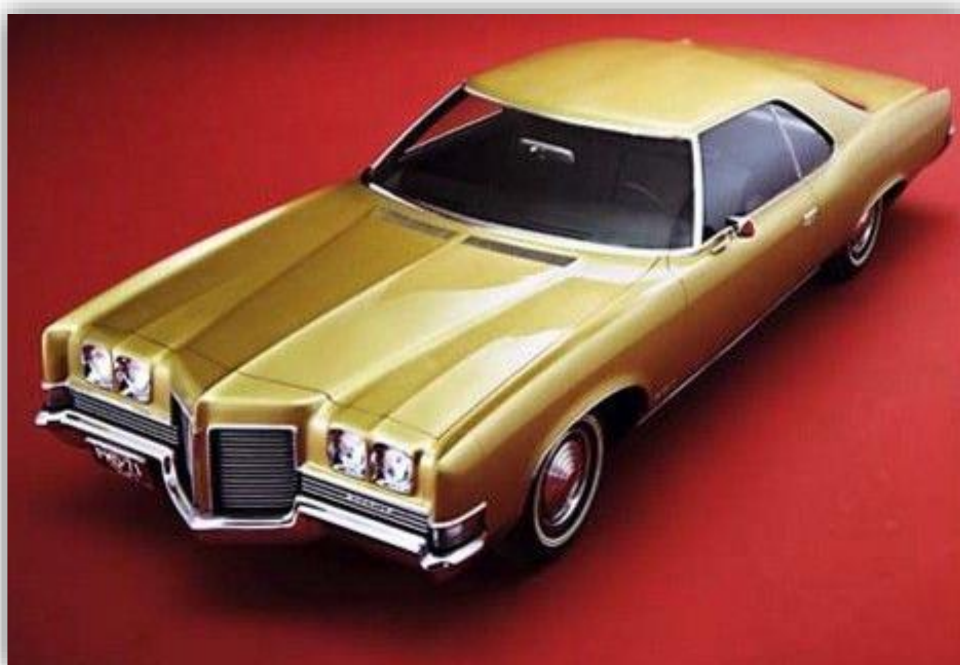
Catalina Safari 1963



Det skulle lika gärna kunnat ha varit en "top of the line"- Grand Prix – grundkarossen delades med Catalina 1964.



En Catalina 2-door Convertible 1964.



Det märks på avsaknaden av blänkande listverk och påkostat vinyltak att denna Catalina var en instegsmodell 1971.

Från 1977-81 krymptes karossmåtten rejält på de sista Catalina som tillverkades. För första gången fanns modellen med så pytteliten motor som en - hu då - V6! Detta är en Catalina från 1977.

Läs mer om:



Säregen Safari
Den skarpögde kanske ser vad som inte är riktigt rätt med den här Pontiac Safarin av 1965 års modell.

Klassiker

10. Film: AMG 300 SEL på Spa 1971!

Publicerad 29 december 2018

I Klassiker 1/2019 berättar vid historien om trimfirman AMG:s första officiella tävlingsbil. Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 fick snabbt smeknamnet (öknamnet?) Rota Sau – den röda suggan. Med drygt 400 hästar var den tunga lyxbilen med jättedäck en svår motståndare på 1971 års 24-timmarslopp på Spa Francorchamps. Se filmen och vrid upp ljudet!



FILM: ***https://youtu.be/ETEWBstktU0***

SLUT